Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 40.

(Nr. 6389.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Leinefelde über Mühlhausen und Langensalza bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Gotha. Vom 14. Juli 1866.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen &c.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Leinefelde, im Anschluß an die Halle-Nordhausen-Casseler Eisenbahn, über Mühlhausen und Langensalza bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Gotha und weiter bis Gotha, die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von vier Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis auf Höhe von drei Millionen Einmal hundert Ein und sechszig tausend neunhundert und achtzig Thalern nach näherer Maaßgabe des beigedruckten Vertrags-Entwurfs hiermit bewilligt.

§. 2.

Unser Finanzminister und Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Haupt-Quartier Brünn, den 14. Juli 1866.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Roon.
Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. Gr. zur Lippe. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg.

Ausgegeben zu Berlin den 8. August 1866.

Entwurf zu einem Vertrage

mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Kieschke, für sich und Namens der Herzoglich Sachsen-Coburg- und Gothaischen Staatsregierung, einerseits, und der in Erfurt domizilirenden Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktion, andererseits, ist heute, unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung, sowie der statutenmäßigen Zustimmung des Verwaltungsrathes, der Generalversammlung und der bei der Thüringischen Eisenbahn betheiligten Staatsregierungen, folgender Vertrag verabredet worden.

§. 1.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Station Gotha der Thüringischen Eisenbahn über Langensalza und Mühlhausen nach Leinefelde als Anschlußpunkt an die Halle-Kasseler Eisenbahn unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Die Königlich Preußische Staatsregierung wird der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für die genannte Bahn ertheilen, beziehungsweise dieselbe für die im Herzogthum Gotha belegene Strecke auf Grund des mit der Herzoglich Gothaischen Regierung unter dem 11. September 1863. abgeschlossenen Staatsvertrages erwirken. Den Bestimmungen dieses Vertrages ist die Thüringische Eisenbahngesellschaft unterworfen.

§. 3.

Die Bestimmung des Ausgangspunktes der projektirten Bahn von Gotha nach Leinefelde, sowie die Bestimmung der Richtungslinie bleibt für die innerhalb des Preußischen Gebietes belegene Strecke unbedingt und hinsichtlich der im Herzogthum Gotha belegenen Strecke nach Maaßgabe des gedachten Staatsvertrages (§. 2.) dem Königlich Preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten. Die Genehmigung der speziellen Bauprojekte und Anschläge hat innerhalb des Königlich Preußischen Staatsgebietes das Königlich Preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Ar-

Arbeiten, innerhalb des Herzoglich Gothaischen Staatsgebietes das Herzoglich Gothaische Staatsministerium zu ertheilen.

Die Anstellung des den Bau leitenden Technikers bedarf der Bestätigung des gedachten Königlichen Ministeriums. Es bleibt jedoch der Thüringischen Eisenbahngesellschaft unbenommen, diese Leitung dem für das Hauptunternehmen angestellten Ober-Ingenieur zu übertragen.

Von dem festgestellten Bauplane darf nur unter Genehmigung der beiden Staatsregierungen abgewichen werden. Von Seiten der Königlich Preußischen Staatsregierung werden der Thüringischen Eisenbahngesellschaft alle vorhandenen Vorarbeiten, Nivellements, Baupläne und Anschläge zu der projektirten Bahn gegen Erstattung der dafür aus der Staatskasse verausgabten Kosten aus dem Baufonds überlassen. In gleicher Weise werden die von der Herzoglich Gothaischen Regierung und von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für diese Bahn auf Vorarbeiten bereits verausgabten Kosten auf den Baufonds übernommen.

Die Bahn soll vorläufig nur mit einem Geleise ausgeführt werden, das zweite Geleis aber auf Kosten des neuen Bahnunternehmens hergestellt werden, sobald die beiden betheiligten Staatsregierungen solches für erforderlich erachten.

Der Grund und Boden ist von vornherein für ein Planum mit Doppelgeleise zu erwerben, auch sind die Brücken und Durchlässe wenigstens in den Fundirungen sogleich für zwei Geleise herzustellen.

§. 4.

Nachdem für die projektirte Bahn die Konzessionen (§. 2.) ertheilt sein werden, muß mit der Fertigstellung der Baupläne und Anschläge ohne Verzug vorgeschritten werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben (§. 3.) soll der Bau der Bahn sofort begonnen und ununterbrochen fortgesetzt werden.

Eine zeitweise Unterbrechung des Baues soll jedoch in dem Falle zugelassen werden, wenn ungewöhnliche Ereignisse die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel in außerordentlichem Grade erschweren.

§. 5.

Das Anlagekapital, welches erforderlich ist zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Bahn, zur Erweiterung des der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Anschluß-Bahnhofes und dessen Gebäulichkeiten zu Gotha, soweit solche lediglich durch die Einführung und den Betrieb der neuen Bahn nöthig werden sollte, zur Beschaffung der für die neue Bahn erforderlichen Transportmittel, zur Verzinsung des Anlagekapitals während der Bauzeit (§. 7.), zur Deckung der bei Beschaffung der Geldmittel etwa entstehenden Verluste, wird, den bisherigen Ermittelungen entsprechend, auf fünf Millionen Einmal hundert Einundsechszig tausend Thaler angenommen, wovon auf die Preußische Strecke drei Millionen sechsmal hundert Einundsechszig tausend neun hundert achtzig Thaler und auf die Gothaische Strecke Eine Million viermal hundert neunundneunzig tausend und zwanzig Thaler fallen. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird dasselbe durch Ausgabe von Stamm-

 aktien

aktien Litt. B. beschaffen, welche mit Ausnahme von 500,000 Rthlrn., zu deren Uebernahme zum Parikurse die Städte Mühlhausen und Langensalza (§. 9.) sich verpflichtet haben, mit vier vom Hundert jährlich verzinslich sind und zu deren Zeichnung zum Parikurse den Besitzern der bereits vorhandenen Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft das Vorzugsrecht eingeräumt wird. Die mit diesen Aktien auszureichenden Dividendenscheine werden mit dem Garantie-Kontrolzeichen des Staates versehen.

§. 6.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, die nach §. 5. zu kreirenden Stammaktien Litt. B. ohne Genehmigung der Staatsregierungen (§. 21. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.) unter dem Parikurse auszugeben. Wird diese Genehmigung versagt, so kann die Fortsetzung des Baues (§. 4.) so lange sistirt werden, bis entweder eine Verständigung über den Ausgabekurs herbeigeführt oder die Ausgabe zum Parikurse möglich wird.

§. 7.

Sobald die Baurechnung für die neue Bahn abgeschlossen ist, wird das Kapital, welches sich:

1) für den Bau der Bahn, nebst allem Zubehör,

2) für Anschaffung der Transportmittel,

3) für die Bestreitung derjenigen Generalkosten, welche sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Baufonds verausgaben lassen, und welche mit einem Viertel Prozent der Ausgabe zu 1. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu erstatten sind,

4) für die Verzinsung mit vier Prozent der während der Bauzeit, d. h. bis zu dem auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahn von Gotha nach Leinefelde folgenden 1. Januar, auf die sämmtlichen gezeichneten Aktien geleisteten Einzahlungen, und

5) zur Deckung etwaiger Kursverluste, jedoch nicht über den Betrag von sechs Prozent des garantirten Theils des Anlagekapitals,

als nothwendig ergiebt, unter Mitwirkung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv festgestellt.

§. 8.

Der Reinertrag der neuen Bahn wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen derselben:

a) die wirklich verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten einschließlich der Kosten für die allgemeine Verwaltung (§. 11.),

b) der zum Reserve- und Erneuerungsfonds fließende Betrag nach einem von

von den Gesellschaftsvorständen aufzustellenden, der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen unterliegenden Regulative abgezogen werden.

Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die neue Bahn selbstverständlich nicht verhaftet.

§. 9.

1) An dem Reinertrage der neuen Bahn nehmen die Städte Mühlhausen und Langensalza mit dem von ihnen nach §. 5. aufzubringenden Kapitalbetrage von 500,000 Thalern stets nur nach Verhältniß dieser Summe zu dem gesammten Anlagekapital Theil.

2) Sollte der Reinertrag nicht dazu hinreichen, um das gesammte Anlage-Kapital mit vier Thalern vom Hundert jährlich zu verzinsen, so sind die Staatsregierungen verpflichtet, für dasselbe — die zu 1. gedachten 500,000 Rthlr. ausgenommen — also bis zur Höhe von 4,661,000 Rthlr. den erforderlichen Zinszuschuß bis auf Höhe von vier Prozent zu gewähren. Dieselben garantiren demnach, und zwar jede für ihren Antheil (§. 5.), für das Baukapital abzüglich dieser 500,000 Rthlr. unbedingt einen Zinsengenuß von vier Thalern jährlich vom Hundert, und stellen die zu dieser Zinszahlung erforderlichen Gelder zu dem Fälligkeitstermine der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf deren Antrag bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse zu Erfurt zur Disposition. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich dagegen, wenn die Staatsregierungen überhaupt zur Verzinsung des Baukapitals der neuen Bahn einen Zinszuschuß zu zahlen haben sollten, von diesem Zuschusse den achten Theil den Staaten aus dem Reinertrage der Thüringischen Eisenbahn zu erstatten.

3) Uebersteigt dagegen der Reinertrag vier Prozent des gesammten Anlage-Kapitals, so wird der überschießende Betrag, soweit er nicht nach der Bestimmung sub 1. auf die 500,000 Rthlr. Aktien der Städte Mühlhausen und Langensalza entfällt, dergestalt vertheilt, daß zunächst

   a) aus demselben die von den Staatsregierungen oder der Gesellschaft etwa zu den Betriebskosten oder zu den Zinsen des Anlagekapitals geleisteten Zuschüsse nach Verhältniß der beiderseits aufgewendeten Summen erstattet werden,

   b) sodann den neuen Stammaktien Ein Prozent (das fünfte) gewährt wird, und

   c) der weitere Ueberschuß über fünf Prozent zu einem Drittheil den Staatsregierungen, zu einem Drittheil den Stammaktien des alten Unternehmens und zu einem Drittheil den Aktien für das neue Unternehmen zufließen soll.

 §. 10.

§. 10.

Die Staatsgarantie (§. 9.) hört auf, nachdem die neue Bahn zehn Jahre nacheinander einen Reinertrag ergeben haben wird, welcher zur erforderlichen Verzinsung des Anlagekapitals mit vier Prozent ausreicht. Die Gewinnantheils-Berechtigung der Staatsregierungen an dem Reinertrage der neuen Bahn über fünf Prozent des Anlagekapitals (§. 9.) bleibt jedoch auch nach dem Erlöschen der Zinsgarantie bestehen.

§. 11.

Hinsichtlich der Betriebsrechnung für die neue Bahn wird Folgendes bestimmt.

Die Bahn Gotha-Leinefelde partizipirt an sämmtlichen Betriebsausgaben des alten und neuen Unternehmens in folgender Weise:

1) an den Gesammtkosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Länge der neuen Bahn zu derjenigen der übrigen Bahnstrecken der Thüringischen Eisenbahngesellschaft;

2) die Kosten der Bahnverwaltung tragen die Hauptbahn und die neue Bahn je zur Höhe ihrer wirklichen Ausgaben;

3) die Kosten für die Transportverwaltung werden nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotivmeilen und Wagenachsmeilen unter die alte und neue Bahn vertheilt;

4) außer den sub 3. zu berechnenden Kosten wird in Betreff der für die Benutzung der Betriebsmittel der alten und neuen Bahn, soweit solche gemeinschaftlich sein wird, zu berechnenden Vergütungen festgesetzt:

   a) sämmtliche Lokomotiven nebst Tendern, sowie sämmtliche Personen- und Güterwagen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft können ohne Rücksicht darauf, für Rechnung welchen Fonds sie angeschafft worden, für alle Theile des Gesammtunternehmens gemeinschaftlich benutzt werden;

   b) in diesem Falle findet für jedes Betriebsjahr über die darin stattgehabte Benutzung eine Abrechnung statt, welche in der Weise erfolgt, daß vier Prozent des gesammten Geldbetrages, welcher für die Beschaffung (nicht auch für die Erneuerung) der bezüglichen Betriebsmittel wirklich verausgabt worden, bei den Lokomotiven nebst Tendern nach Verhältniß der Lokomotivmeilen, und bei den Personen- und Güterwagen nach Verhältniß der Wagenachsmeilen, auf jeden der beiden Theile des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens repartirt werden, und daß alsdann, soweit die also ermittelten Quoten für die Thüringische Eisenbahn oder für die Gotha-Leinefelder Bahn mehr oder weniger betragen als vier

Pro-

Prozent, von den aus ihren resp. Fonds wirklich verwendeten Beschaffungskosten ihrem Betriebe, wenn der Reinertrag zur vollständigen Deckung der Zinsen des Anlagekapitals zureicht, die ganze Differenz, sonst aber blos sieben Achtel derselben von dem Betriebsfonds der Hauptbahn kreditirt und beziehungsweise debitirt werden;

c) was im Verkehr mit anderen Bahnen an Wagenmiethe aufkommt und gezahlt wird, beziehungsweise die Differenz zwischen dieser Einnahme und Ausgabe, wird für jedes Betriebsjahr auf die Thüringische Eisenbahn und die neue Bahn nach Verhältniß der Wagenachsmeilen verrechnet.

Sollten auch für die Benutzung von fremden Lokomotiven und Tendern Vergütungen in Einnahme oder Ausgabe kommen, so partizipiren daran beide Theile des Gesammtunternehmens, jedoch nach Verhältniß nicht der Wagenachsmeilen, sondern der Lokomotivmeilen.

§. 12.

Die im §. 36. des Gesetzes vom 3. November 1838. bezeichnete Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Postsachen und Postwagen begreift zugleich die unentgeltliche Mitbeförderung der begleitenden Postkondukteure und des expedirenden Personals in jenen Wagen in sich.

Die rücksichtlich des Postdienstes und rücksichtlich der Anlage und Unterhaltung elektromagnetischer Telegraphen zwischen dem Staate und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen, auf die Hauptbahn Halle-Gerstungen bezüglichen Verträge sollen auch für die Gotha-Leinefelder Bahn, und zwar die Postverträge für den in Preußen belegenen Theil dieser Bahn, die Telegraphen-Verträge für die ganze Bahn, Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen.

Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, die Anlage eines elektromagnetischen Staatstelegraphen auf der neuen Bahn unentgeltlich zu gestatten. Sie übernimmt die Beförderung von Privat- und Staatsdepeschen mit dem Telegraphen dieser Bahn auf Grund des Reglements vom 1. Januar 1862. und der etwaigen späteren Abänderungen und Ergänzungen desselben. Sie ist verpflichtet, die Depeschen der beiden betheiligten Staatsregierungen nach denjenigen Telegraphenstationen, wo keine Stationen der Königlich Preußischen Telegraphen errichtet sind, unentgeltlich zu befördern (Artikel 12. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

§. 13.

Zur Ausführung der Bestimmung über die Benutzung der Eisenbahn zu militairischen Zwecken (Gesetz-Samml. für 1843. S. 373.) ist die Gesellschaft verpflichtet, sowohl sich den Bestimmungen des Reglements vom 1. Mai 1861., betreffend die Organisation des Transports größerer Truppenmassen auf den

Eisen-

Eisenbahnen, desgleichen für die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen auf den Staatsbahnen, endlich der Instruktion vom 1. Mai 1861. für den Transport der Truppen und des Armeematerials auf den Eisenbahnen, sowie den künftigen Abänderungen und Ergänzungen dieses Reglements und Instruktion zu unterwerfen, als auch Militair-Personen und Effekten jeglicher Art nach Maaßgabe des Artikels 13. des Staatsvertrages vom 11. September 1863. zu ermäßigten Preisen zu transportiren.

§. 14.

Der Tarif und die Fahrpläne für die neue Bahn unterliegen der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen (Artikel 7. 8. 21. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf derselben auf Verlangen des Königlich Preußischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine vierte Wagenklasse einzurichten.

§. 15.

Sollte fünf Betriebs-Kalenderjahre hintereinander ein Zuschuß oder nach Verlauf der fünf ersten vollen Betriebs-Kalenderjahre in einem Jahre der gesammte Zuschuß von 3½ Prozent zu den Zinsen der neuen Stammaktien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft aus den Staatskassen geleistet werden müssen, so sind die Staatsregierungen berechtigt, die Verwaltung und den Betrieb der neuen Bahn zu übernehmen. Im Fall der Geltendmachung dieser Befugniß sind die Staatsregierungen keiner Beschränkung von Seiten der Gesellschaft unterworfen, jedoch verpflichtet, vollständige Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag resp. die Zuschüsse, welche nach §. 9. von ihnen zu leisten sind, nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten, den Aktionairen Litt. B. zukommen zu lassen. Die Gesellschaft soll die Rückgewähr der Verwaltung und des Betriebes zu fordern berechtigt sein, wenn drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuß aus der Staatskasse nicht weiter erforderlich gewesen ist. Es versteht sich von selbst, daß die Gesellschaft auch während der Staatsadministration der Bahn den achten Theil des zu zahlenden Zinszuschusses fort zu entrichten hat, wogegen von ihr alsdann zu den Betriebskosten ein Zuschuß nicht zu leisten ist.

§. 16.

Bei Anstellung des Strecken-Beamtenpersonals im Preußischen Staatsgebiete, mit Ausnahme des einer technischen Vorbildung bedürftigen, ist vorzugsweise auf qualifizirte, versorgungsberechtigte Militairs und 12 Jahre gediente Unteroffiziere, welche das 35ste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, Rücksicht zu nehmen. Bezüglich des Strecken-Beamtenpersonals im Herzogthum Gotha, sowie des übrigen Beamtenpersonals verbleibt es bei den Bestimmungen des Art. 16. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.

§. 17.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird in dem nach Abschluß dieses Vertrages erforderlichen Nachtrage zu ihrem Statute vom 20. August 1844. Bestimmungen aufnehmen, welche bei den die Angelegenheiten des neuen Unternehmens betreffenden Verhandlungen:

1) in der Direktion und in dem Verwaltungsrathe dem von der Königlich Preußischen Regierung ernannten Staatskommissar und bei dessen Behinderung dem von der Herzoglich Sächsischen Regierung ernannten Staatskommissar den Vorsitz übertragen;

2) im Verwaltungsrathe dreien von den Städten Mühlhausen, Langensalza und Gotha, welche letztere sich zur Zeichnung von 50,000 Rthlrn. Aktien zum Parikurs verpflichtet hat, zu erwählenden Mitgliedern, für welche der Nachweis eines Aktienbesitzes nicht erforderlich ist, die stimmberechtigte Theilnahme sichern.

§. 18.

Die nach den Vorschriften des Gesetzes vom 30. Mai 1853. an die Staatskasse zu zahlende Eisenbahnabgabe ist von dem Ertrage der ganzen neuen Bahnstrecke und nicht blos der im Preußischen Staatsgebiete belegenen Strecke zu entrichten (Art. 17. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

§. 19.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 20. August 1844., sowie die damit bestätigten Statuten der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und deren landesherrlich genehmigten Nachträge, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehenden Rechte und Befugnisse auf das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Gotha-Leinefelder Bahn Anwendung. Auch sind, insoweit nicht durch diesen Vertrag und durch einen landesherrlich genehmigten Statutennachtrag ein Anderes festgestellt wird, die Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebsrechnungen von dem Verwaltungsrathe der Thüringischen Eisenbahngesellschaft geprüft und dechargirt, mit der Maaßgabe jedoch, daß dieselben der Revision der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, beziehungsweise durch einen Kommissar der Königlich Preußischen Staatsregierung unterliegen.

§. 20.

Wenn die bei der Thüringischen Hauptbahn betheiligten Staatsregierungen von dem ihnen nach dem Gesetze vom 3. November 1838. zustehenden Rechte des

des Ankaufs Gebrauch machen, so soll auch dem Königlich Preußischen Staate und dem Herzoglich Sächsischen Staate das Recht zustehen, gleichzeitig die Gotha-Leinefelder Bahn für sich zu erwerben (Art. 18. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

Also geschlossen, doppelt ausgefertigt und unterschrieben.

Nachdem Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha in der Absicht, eine Eisenbahnverbindung zwischen der Thüringischen Eisenbahn und der Hannoverschen Südbahn ins Leben zu rufen, die Herstellung einer Eisenbahn von Gotha über Langensalza, Mühlhausen bis zu der nach dem Königlich Preußischen Gesetze vom 12. Januar 1863. auszuführenden Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Kassel beschlossen haben, sind zum Zwecke der Vereinigung über ein derartiges Unternehmen und über die Feststellung der darauf sich beziehenden Verhältnisse zu Bevollmächtigten ernannt worden:

von Seiten Seiner Majestät des Königs von Preußen:

Allerhöchstihr Geheimer Regierungsrath Arnold Albert Maybach,

Allerhöchstihr Geheimer Finanzrath Johann Gustav Rudolph Meinecke,

Allerhöchstihr Wirklicher Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

von Seiten Seiner Hoheit des Herzogs von Sachsen-Coburg und Gotha:

Höchstihr Ministerialrath Leopold Braun,

welche unter dem Vorbehalte der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Staatsgebietes die Anlage einer Eisenbahn zuzulassen und zu fördern, welche, von Gotha ausgehend, über Langensalza und Mühlhausen führt und sich in der Gegend von Leinefelde an die durch das Königlich Preußische Gesetz vom 12. Januar 1863. genehmigte Eisenbahn — von Halle über Nordhausen nach Kassel — anschließt.

Die

Die Königlich Preußische Regierung macht sich auch anheischig, dahin zu wirken, daß die Königlich Hannoversche Regierung alsbald eine direkte Eisenbahnverbindung von Göttingen bis zu einem geeigneten Punkte der Halle-Kasseler Bahn in der Gegend von Ahrenshausen herstellen läßt, um den Zweck einer direkten Schienenverbindung zwischen Gotha und Göttingen zu sichern.

Artikel 2.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung behalten sich eine besondere Vereinbarung darüber vor, welcher Gesellschaft die Konzession für die im Artikel 1. gedachte Bahn unter Beilegung des Rechtes zur Expropriation des zur Bahnanlage nebst Zubehör erforderlichen Grund und Bodens ertheilt werden soll, sind aber schon jetzt dahin übereingekommen, daß derselben weitere, als in dem gegenwärtigen Vertrage ausdrücklich namhaft gemachte lästige Verpflichtungen nicht auferlegt werden sollen.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung räumt auch der Königlich Preußischen Regierung die Befugniß ein, von einem dieser geeignet scheinenden Punkte der Gotha-Leinefelder Bahn (Art. 1.) aus eine Verbindungsbahn nach Erfurt herzustellen oder herstellen zu lassen, und diese Bahn in thunlichst gerader Richtung durch Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaisches Gebiet zu führen. Im Falle die Königlich Preußische Regierung von dieser Befugniß Gebrauch macht, soll über den Bau und Betrieb auf Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischem Gebiete nach dem Vorgange des gegenwärtigen Vertrages, soweit derselbe allgemeine Bestimmungen enthält, ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden, welches auf der Grundlage thunlichster Förderung des Projektes beruht.

Artikel 3.

Der Grenzübergangspunkt soll nöthigenfalls durch technische Kommissarien näher festgestellt werden. Die Königlich Preußische Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft bei den Anschlußpunkten der Gotha-Leinefelder, sowie der Göttingen-Ahrenshausener Strecke an die Halle-Nordhausen-Kasseler Bahn solche bauliche Einrichtungen trifft, daß der Uebergang der Transporte von der einen Bahn auf die andere aus und nach den verschiedenen Richtungen in einer dem Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs entsprechenden Weise erfolgen kann, und auch dahin wirken, daß die Königlich Hannoversche Regierung bezüglich des Anschlußpunktes bei Ahrenshausen eine gleiche Verpflichtung übernimmt. Dieselbe Verpflichtung soll für ihren Theil der für die Bahnstrecke Gotha-Leinefelde zu konzessionirenden Gesellschaft bezüglich des Anschlusses an die Thüringische Bahn einer- und an die Halle-Kasseler Bahn andererseits auferlegt werden. — Die Spurweite soll überall gleichmäßig vier Fuß acht einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Artikel 4.

Die technischen Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen sind zunächst der Königlich Preußischen Regierung vorzulegen, welche dieselben nach erfolgter Prüfung der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Regierung Behufs der von ihr zu ertheilenden Zustimmung bezüglich der in ihr Gebiet fallenden Strecke mittheilen und die erfolgte beiderseitige Genehmigung der Gesellschaft eröffnen wird.

Artikel 5.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Betrieb auf der Bahn von Gotha bis zum Anschlußpunkte an die Halle-Kasseler Bahn stets in der Hand Einer Verwaltung vereinigt sein soll.

Artikel 6.

Zur Handhabung der ihnen über die Bahnstrecke in ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte werden die Hohen Kontrahenten beständige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind. Die Königlich Preußische Regierung wird außerdem, unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung bezüglich der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke, die Ueberwachung des ganzen Unternehmens im Allgemeinen und des Geschäftsbetriebes der Eisenbahngesellschaft bewirken. Zu dem Ende wird die Gesellschaft sich stets und überall zunächst an den Königlich Preußischen Kommissar zu wenden haben, wodurch jedoch nicht ausgeschlossen ist, daß auch der Sachsen-Coburg-Gothaische Kommissar bezüglich des auf der im Gothaischen Gebiete belegenen Bahnstrecke stattfindenden Betriebes in Ausübung des Aufsichtsrechts die Initiative zu ergreifen befugt ist.

Artikel 7.

Ueber die Fahrpläne und Tarife soll unter den im Art. 6. gedachten Kommissarien eine nähere vorgängige Verständigung und in Ermangelung der Erzielung eines Einverständnisses unter diesen direktes Benehmen der beiden Regierungen eintreten.

Ueber die Feststellung der für die Verkehrsbedürfnisse erforderlichen Fahrten ist außerdem das Folgende verabredet.

Es soll dahin gestrebt werden, den auf der Halle-Nordhausen-Kasseler Bahn (Art. 1.) und den auf der Gotha-Leinefelder und auf der Ahrenshausen-Göttinger Bahn kursirenden Zügen eine solche Fahrordnung zu geben, daß sie durch ein Zusammentreffen an den Punkten, wo diese Bahnen unter sich an-

aneinanderschließen, nicht nur dem Verkehre innerhalb des Bereichs dieser Bahnen, sondern auch dem Verkehre aus den äußeren Anschlüssen derselben eine ununterbrochene Verbindung zu gewähren im Stande sind, und auch zwischen Gotha und Göttingen, soviel als thunlich, ohne Wagenwechsel.

Zu dem Ende will die Königlich Preußische Regierung vermitteln, daß die Königlich Hannoversche Regierung täglich mindestens drei Züge mit Personenbeförderung für den Verkehr aus und in der Richtung von Hannover auf der Strecke zwischen Göttingen und Ahrenshausen, und zwar in beiden Richtungen dieser Strecke fahren läßt; auch soll mindestens dieselbe Zahl von Zügen mit Personenbeförderung auf der Strecke zwischen Gotha und Leinefelde in beiden Richtungen abgelassen werden. — Würde aber die beabsichtigte ununterbrochene Verbindung des Verkehrs in und aus der Richtung von Hannover in allen oder in einzelnen der drei bezeichneten Verbindungszüge durch die von Halle nach Kassel und in umgekehrter Richtung fahrenden Züge zwischen Gotha und Göttingen durch Verständigung zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen nicht herzustellen, oder bei vorkommenden Aenderungen in den Fahrplänen der Anschlußbahnen nicht aufrecht zu erhalten sein, so werden beide Hohe Regierungen es einrichten, wird beziehungsweise die Königlich Preußische Regierung es bei der Königlich Hannoverschen Regierung vermitteln, daß zwei der für die Verbindung zwischen Gotha und Göttingen in beiden Richtungen einzurichtenden Züge, welche an diesen Endpunkten Anschluß an die über Eisenach südlich und über Göttingen nördlich hin und herfahrenden Züge finden können, ohne weiteren Aufenthalt an den End- und Zwischenpunkten der Verbindungsbahnstrecken, als denjenigen Aufenthalt, welchen jeder für sich eingerichtete durchfahrende Personenzug durch den Betrieb erfordert, befördert werden. Namentlich wird die Königlich Preußische Regierung zur Erreichung einer solchen ununterbrochenen Verbindung Sorge tragen, daß für diese Verbindung auf der Strecke Leinefelde-Ahrenshausen von der den Betrieb führenden Verwaltung besondere Züge eingelegt werden. — Soweit die Bedürfnisse des Verkehrs der gedachten Bahnen untereinander mittelst der vorerwähnten beiden Züge, welche als Anschlußzüge nach und von außen die Bahnstrecke zwischen Gotha und Göttingen durchfahren und des vorgesehenen dritten Zuges in jeder Richtung nicht zu befriedigen sein würden, wird die Königlich Preußische Regierung sich angelegen sein lassen, über weitere besondere Zugverbindungen eine Verständigung herbeizuführen.

Die Feststellung des Fahrtenbedürfnisses für den übergehenden Güterverkehr bleibt der Verständigung der Verwaltungen der drei verbundenen Bahnen überlassen.

Artikel 8.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Einheitssätze der Transportpreise für direkten Verkehr auf den einzelnen Bahnstrecken der Linie Göttingen-Gotha keine höheren sein sollen, als diejenigen, welche zu jedesmaliger Zeit beziehungsweise die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung auf der Bahn von Hannover nach Kassel, die Magdeburg-Cöthen-Halle-

Halle=Leipziger Gesellschaft auf der Bahn Halle=Nordhausen=Kassel, und die Verwaltung der Bahn von Gotha nach Leinefelde im Lokal= oder inneren Verkehr in Anwendung bringen. Die Königlich Preußische Regierung will die Vermittelung übernehmen, daß diesem Grundsatz die Königlich Hannoversche Regierung beistimmt und auf der Strecke von Göttingen bis Ahrenshausen im Lokalverkehr keine höheren Einheitssätze der Transportpreise in Berechnung bringen läßt, als solche für den Lokalverkehr auf der Bahn von Hannover nach Kassel zu jedesmaliger Zeit in Anwendung gebracht werden. Beide Hohe Regierungen wollen die gegenseitigen Unterthanen, sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung nicht ungünstiger behandeln lassen, als die eigenen Unterthanen, namentlich auch den aus dem einen Gebiet in das andere Gebiet übergehenden Transporten weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise eine minder günstige Behandlung angedeihen lassen, als den aus dem anderen Gebiete abgehenden oder darin verbleibenden Transporten.

Artikel 9.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in dem Gebiete der beiden Regierungen kompetenten Behörden in Gemäßheit des von den beiden Regierungen zu vereinbarenden und für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahnpolizei=Reglements gehandhabt werden.

Artikel 10.

Die kontrahirenden Regierungen sind darüber einverstanden, daß die wegen Handhabung der Paß= und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahn unter ihnen schon bestehenden, beziehungsweise noch zu verabredenden Bestimmungen auch auf die in Rede stehende Eisenbahn Anwendung finden sollen.

Artikel 11.

Die Regelung des Postbetriebes auf der in Rede stehenden Eisenbahn, soweit dieselbe in Herzoglich Sachsen=Coburg und Gothaischem Gebiet belegen ist, bleibt zwar, soweit nöthig, der besonderen Vereinbarung vorbehalten. Beide Regierungen stimmen jedoch darin überein, daß die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein soll:

1) den Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen;

2) den Transport der Briefe, Gelder, Packete, sowie des dazu erforderlichen Postwagens und des nöthigen Expeditions= und Begleitungspersonals, und zwar je nach Maaßgabe der bezüglichen Bestimmungen des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn=Unternehmungen vom 3. November 1838., beziehungsweise nach Maaßgabe auch der Königlich Preußischen Gesetze vom 5. Juni 1852. §. 9. und vom 21. Mai 1860. §. 5.,

§. 5., unentgeltlich zu besorgen und dazu die nöthigen Einrichtungen zu treffen.

Mit Rücksicht auf das Verhältniß, in welchem die Fürstlich Thurn- und Taxissche Postverwaltung zum Herzogthum Gotha steht, behält sich die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung ausdrücklich die Bestimmung darüber vor, ob und inwieweit die der Eisenbahngesellschaft bezüglich der Post aufzulegenden Leistungen der Fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltung wirklich überwiesen, oder für die Staatskasse in Anspruch genommen werden sollen.

Artikel 12.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung, die in Rede stehende Eisenbahn auch innerhalb ihres Gebietes zur Anlage und zum Betriebe eines elektromagnetischen Telegraphen Behufs Anschlusses an die Königlich Preußische Telegraphenstation in Gotha zu benutzen, ist auch damit einverstanden, daß zu Gunsten der Königlich Preußischen Regierung die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein soll, die unentgeltliche Anlage eines elektromagnetischen Telegraphen an der in Rede stehenden Eisenbahn bis Gotha zuzulassen. Dagegen verpflichtet sich die Königlich Preußische Regierung, der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung die Befugniß zur unentgeltlichen Beförderung ihrer Depeschen auf dieser Linie in demselben Umfange einzuräumen, in welchem ihr solche auf der bereits bestehenden Linie Gotha-Langensalza ꝛc. auf Grund früherer Vereinbarungen zusteht.

Auch soll die Eisenbahngesellschaft verpflichtet werden, die Depeschen beider Hohen Regierungen nach denjenigen Telegraphenstationen, wo keine Stationen der Königlich Preußischen Telegraphen errichtet sind, unentgeltlich zu befördern.

Artikel 13.

Rücksichtlich der Benutzung der mehrerwähnten Bahnstrecke zu Zwecken der Militairverwaltung ist man über folgende Punkte übereingekommen:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der Königlich Preußischen oder der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Militairverwaltung auf der Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde (Art. 1.) bewirkt werden, wird den beiderseitigen Militairverwaltungen völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Zahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Grundsätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich Preußischen oder der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Regierung größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollen, so liegt der Eisenbahnverwaltung die Pflicht ob, für diese und für Sen-

Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und soweit thunlich hierzu in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen, von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, auf die eigene Bahn zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen.

Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonal der betreffenden Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist.

Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltung zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie unter 1., eine völlige Gleichstellung der gegenseitigen Militairverwaltung ein.

Als Fahrpreis für den Transport von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen sollen keine höheren, als die jeweilig auf den Preußischen Staatsbahnen geltenden Sätze zur Erhebung gelangen.

Artikel 14.

Rücksichtlich des Baues und Betriebes der Bahnstrecken in den betreffenden Staatsgebieten sollen im Allgemeinen die in denselben wegen der Eisenbahn-Unternehmungen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und administrativen Grundsätze gleichmäßig Anwendung finden, insofern nicht der Umstand, daß die fragliche Bahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange zu benutzen ist, zu Abweichungen Anlaß giebt.

Im Einzelnen ist man hierbei über folgende Punkte übereingekommen:

Artikel 15.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, hat die Königlich Preußische Regierung es übernommen, die erforderliche Prüfung eintreten zu lassen, und die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung will diese Betriebsmittel, wenn die Königlich Preußische Regierung sie für genügend erklärt und die betreffende bestimmungsmäßige Bescheinigung darüber ausgestellt hat, in ihrem Gebiete zulassen.

Artikel 16.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Aufsichts- und Betriebsbeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staats in Pflicht zu nehmen.

Unter-

Unterthanen der einen Regierung, welche beim Betriebe in dem Gebiete der anderen Regierung angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes, wobei jedoch hinsichtlich der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Unterthanen vorausgesetzt wird, daß ihnen auf ihr Verlangen und gegen Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen ihr bisheriges Heimathsrecht vorbehalten ist.

Die Bahnverwaltung hat bei Anstellung der den unteren Kategorien des Bahnpersonals angehörigen Beamten, welche innerhalb des betreffenden Staatsgebiets ihren festen Wohnsitz haben sollen, Angehörige des bezüglichen Gebiets bei gehöriger Befähigung auf ihre Bewerbung vorzugsweise zu berücksichtigen.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staats, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel 17.

Bezüglich der in Rede stehenden Eisenbahn soll von deren Eigenthümerin Seitens der kontrahirenden Regierungen eine andere, als die nach dem Königlich Preußischen Eisenbahn-Abgabengesetze vom 30. Mai 1853. bestimmte Abgabe nicht erhoben werden.

Die Königlich Preußische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Strecke Gotha-Leinefelde berechnen, feststellen und nach Maaßgabe der Längenausdehnung der in den beiderseitigen Gebieten belegenen Strecken repartiren, auch den Repartitionsplan der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung mittheilen. Die Eisenbahngesellschaft hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffende Königlich Preußische und beziehungsweise Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Einnahmebehörde abzuführen.

Dabei versteht es sich von selbst, daß so lange und so weit die Königlich Preußische Regierung für sich nicht zur Erhebung der Abgabe von der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahn berechtigt ist, eine solche auch von der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Regierung nicht in Anspruch zu nehmen ist.

Artikel 18.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn Gotha-Leinefelde ankaufen würde, gewährt die Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auch der Sachsen-Coburg und Gothaischen Strecke nach Maaßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft ist, nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dasselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Re-

gierung inzwischen ausgeführten Meliorationen, wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in diesem Falle soll gemäß Artikel 5. die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der ganzen Bahn der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Strecke entfallenden Betriebs-Ueberschüsse verbleiben.

Besondere Bestimmungen.

Artikel 19.

Da nach dem Ergebniß der bisherigen Bemühungen der interessirten Landestheile keine Aussicht vorhanden ist, die Ausführung der Eisenbahn von Gotha bis zur Halle-Kasseler Bahn lediglich aus Privatmitteln zu bewirken, so übernehmen es die Königlich Preußische und Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Regierung, jede für sich, in Anbetracht der an das Projekt sich knüpfenden wichtigen Interessen, das Zustandekommen desselben durch Gewährung einer angemessenen Staatsunterstützung Behufs Beschaffung des für die Strecke in dem betreffenden Gebiete erforderlichen Anlagekapitals, soweit solche bei vorausgesetzter entsprechender Betheiligung der bei der Bahn interessirten Königlich Preußischen, beziehungsweise der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Städte, Kreise, Korporationen ꝛc. noch nöthig sein wird, zu sichern. Ueber den Umfang und die Form dieser Staatsunterstützung behalten sich zwar beide Hohe Regierungen ihre Entschließung vor, sie stimmen jedoch darin überein, daß die Gewährung einer nach ihrer Dauer beschränkten mäßigen Zinsgarantie für die nicht anderweit (von Städten u. s. w.) aufgebrachten bezüglichen Theile des Anlagekapitals unter angemessenen Bedingungen, und insbesondere entsprechender partieller Rückgarantie Seitens der Baugesellschaft als ein besonders zweckdienlicher Weg zu betrachten ist.

Artikel 20.

Die Königlich Preußische Regierung wird versuchen, für sich und Namens der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Regierung auf der vorbezeichneten (Art. 19.) Grundlage und im Uebrigen nach Maaßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages mit einer geeigneten Eisenbahngesellschaft einen Vertrag wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der in Rede stehenden Eisenbahn abzuschließen, und denselben nebst dem Statut für die Gesellschaft demnächst der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Regierung zur Genehmigung und Publikation für ihren Theil und ihr Gebiet mitzutheilen.

Artikel 21.

Beide Hohe Regierungen stimmen darin überein, daß die Eisenbahngesellschaft sich in Bezug auf alle aus dem mit ihr abzuschließenden Vertrage ergebenden Verhältnisse an die Königlich Preußische Regierung, beziehungsweise deren

deren Kommissarius (Art. 6.) zu wenden hat, welchemnächst hinsichtlich aller die Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaische Regierung mit berührenden Angelegenheiten das im eben bezeichneten Artikel vorgeschriebene weitere Benehmen eintreten wird.

Artikel 22.

Etwaige aus diesem Vertrage entstehende Streitigkeiten, wohin insbesondere auch gerechnet werden soll, wenn bei den nach Artikel 18. etwa nöthig werdenden Abschätzungen von Meliorationen oder Deteriorationen eine gütliche Einigung nicht erzielt werden kann, sollen schiedsrichterlich erledigt werden.

Jede der Hohen kontrahirenden Regierungen wird dazu einen unparteiischen Schiedsmann ernennen. Die beiden Schiedsrichter haben vor dem Eintritt in die Verhandlung einen Dritten sich beizuordnen, über dessen Person in Ermangelung einer gütlichen Einigung das Loos zu entscheiden hat. Die Entscheidung des Streitpunktes erfolgt sodann nach Stimmenmehrheit unter Ausschluß jeder weiteren Berufung.

Artikel 23.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der darüber ausgefertigten Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen acht Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Berlin, den 11. September 1863.

(L. S.) Arnold Albert Maybach. (L. S.) Leopold Braun.
(L. S.) Johann Gustav Rudolph Meinecke.
(L. S.) Paul Ludwig Wilhelm Jordan.

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Staats-Vertrages ist zu Berlin bewirkt worden.

(Nr. 6390.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung des von der Weseler Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung wegen Abänderung des §. 30. des Gesellschaftsstatuts gefaßten Beschlusses. Vom 28. Juli 1866.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 11. Juli 1866. den von der Weseler Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung in der Generalversammlung vom 14. Mai 1866. gefaßten, in der notariellen Verhandlung von demselben Tage verlautbarten Beschluß wegen Abänderung des §. 30. des unter dem 7. Juli 1863. genehmigten Gesellschaftsstatuts zu genehmigen geruht.

Der Allerhöchste Erlaß nebst der genehmigten Statutänderung wird durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf bekannt gemacht werden.

Berlin, den 28. Juli 1866.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Gr. v. Itzenplitz.

Der Minister des Innern.
Gr. zu Eulenburg.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).